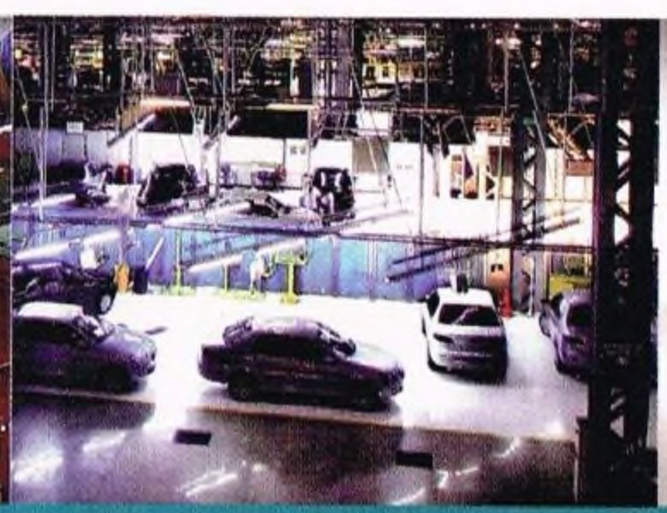
FIAT 600

Y LOS CHICOS DE NUESTRA HISTORIA

FIAT 600 R 1971
Motor 100 D.039. Cuatro cilindros en línea, 797 cc, 36 CV.



LOS AUTOS
QUE ENAMORARON
A LOS ARGENTINOS

Clarín

FIAT 600

156 ››› Radiogafía del ¨Fitito¨

164 ››› Todas sus versiones

166 ››› Historia de Fiat

168 ››› La marca en la Argentina

170 ››› El Cinquecento, el heredero

172 ››› Historia de los microcars

174 ››› Otros Fiat en el país

178 ››› En la competición

182 ››› Concept cars y futuro

184 ››› El club del 600

186 ››› Publicidad: en el recuerdo

FIAT 600

PEQUEÑO CON PERSONALIDAD ÚNICA

"El Fitito" o "La Bolita" fue el más chico de los Fiat que surcaron las calles argentinas, pero nunca pasó inadvertido. Su grandeza fue tanta que quedó en la memoria colectiva con más de un nombre coloquial.

FIAT

Un auto para toda la gente

Primero llegó como importado, pero cuando comenzó a fabricarse acá, en 1960, dio el primer paso de una trayectoria que duró más de dos décadas. Promocionado como "coche de mujer", era igualmente conducido por hombres, sobre todo por los más jóvenes. Generaciones enteras aprendieron a manejar con él.

No es que haya sido el modelo con más unidades fabricadas en el país en toda la historia. Pese a que se mantuvo vigente durante más de dos décadas, el Fiat 600 no fue tampoco el que estuvo disponible en los concesionarios por más tiempo. Pero nadie puede negar que el "Fitito", como lo recuerdan con cariño los argentinos que lo condujeron, los que viajaron alguna vez en él o quienes simplemente lo veían pasar con su característico sonido de motor, le cayó simpático a todo el mundo. Su historia no es la de un simple modelo fabricado por una marca en nuestro territorio. Es mucho más. Es el principio de una rica trayectoria de Fiat produciendo automóviles aquí, donde desde hacía rato ya era capaz de proveer al mercado de motores, tractores y hasta locomotoras y vagones de ferrocarril. En eso estaba la marca de origen italiano cuando en 1960 inauguró su planta de coches en Caseros, provincia de Buenos Aires, siendo el 600 el primero en ver la luz desde allí. La decisión de la casa turinesa no fue aleatoria. Argentina era uno de sus buenos mercados desde hacía décadas, realidad que se sumaba al hecho de que el gobierno nacional de entonces había dictado un régimen de promoción de la industria automotriz.

El primero hecho acá

El Fiat 600 no era desconocido, porque llegaba importado desde Italia, pero tampoco era un modelo longevo. En su país de origen había aparecido cinco años antes, así que arribaba relativamente pronto. Habían pasado 24 años desde el primer modelo comercializado masivamente en nuestras tierras. Pocos recuerdan que aquél "Topolino" en realidad tenía otro nombre. Era el 500 diseñado por Dante Giacosa, el mismo que le daría vida al 600 que nos ocupa en este fascículo.

MARCÓ UN HITO POR SER EL **PRIMER FIAT** TOTALMENTE ARGENTINO.

Lo primero que llamaba la atención eran sus reducidas dimensiones. Era un vehículo de 3,2 metros de largo que, sin embargo, podía transportar a cuatro adultos que, si bien viajaban apretados, hasta podían agregar algún que otro equipaje en el baúl que, como particularidad, estaba en la parte delantera. Es que atrás estaba alojado el propulsor, siendo éste el primer modelo de Fiat con esa configuración.

La idea pergeñada en el Lingotto turinés, la casa central, era clara: concebir un "auto para el pueblo", así como Volkswagen tenía su Escarabajo. Para eso debía tener un precio accesible y un consumo contenido. Pero no por su condición de popular resignaba soluciones como la suspensión independiente.

La ""Bolita"" no era un apodo caprichoso, sino acertado por su carrocería redondeada que, en un principio, abría sus dos puertas "a contraviento", algo que cambió en 1965. Siempre de disposición trasera, su motor original de 633 cc agrandó su cilindrada tres veces durante su vida, hasta llegar a los 843 cc de la versión S.

El R apareció en 1970 con una relación de compresión que le permitía aumentar su potencia de 32 a 36 CV. También incorporó una parrilla cromada de una sola pieza y se le eliminaron las molduras laterales. Las tazas que adoptó esta versión quizás sean las más recordadas, con unos conos plásticos para cubrir las tapas de ruedas. El volante, por su parte, pasaba a tener dos rayos y la bocina volvía a accionarse desde el centro.

El 600 dejó de fabricarse en Italia en 1970, pero en la Argentina permaneció doce años más. En 1982, después de 22 años, se despedía de las líneas de montaje tras 300 mil unidades que habían mantenido la esencia que le hizo vivir al Fiat 600 un verdadero idilio con el público argentino.

VISTA FRONTAL

VISTA TRASERA

ANTES QUE NINGUNO

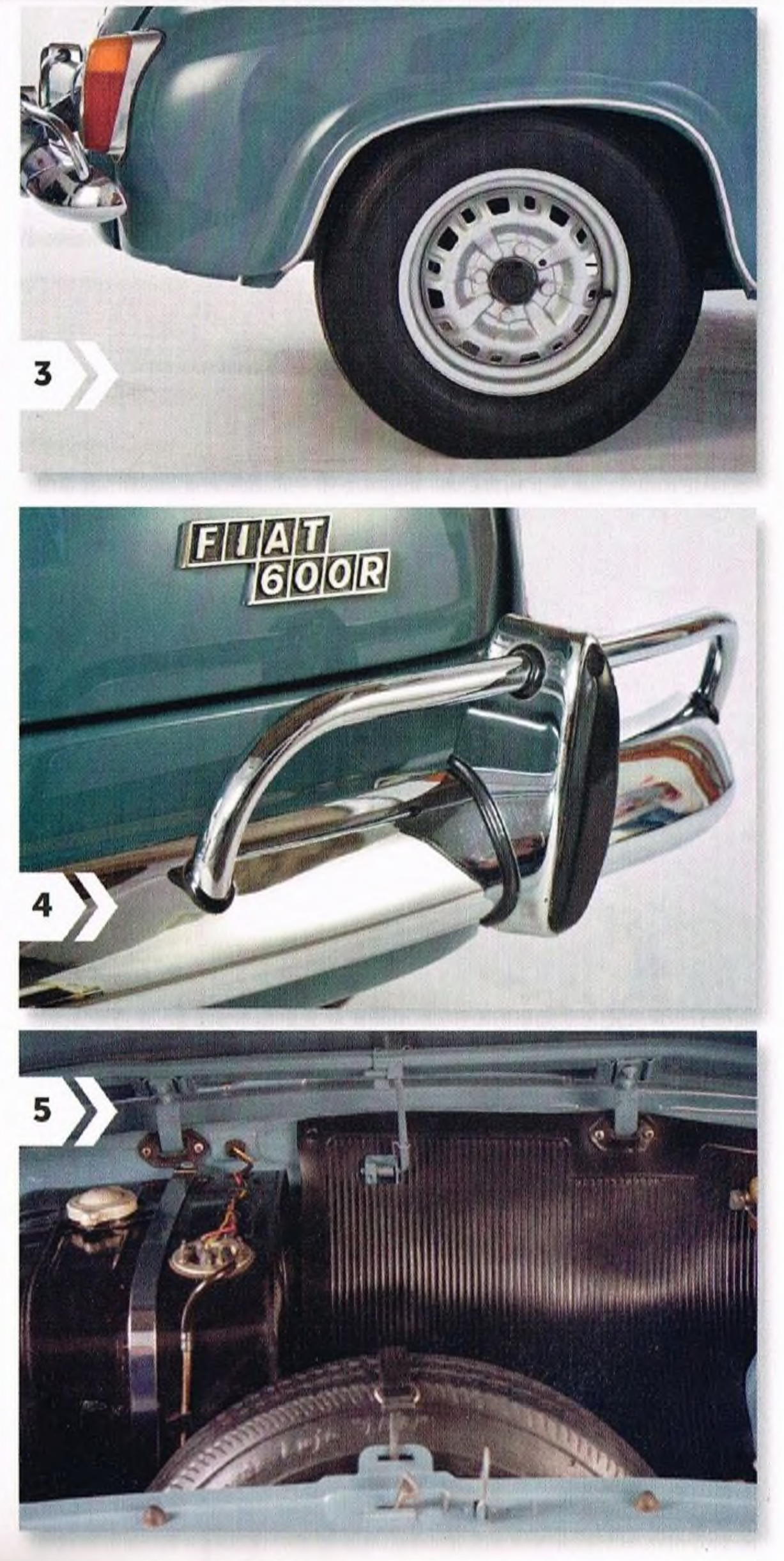
En 1976 llegaba a las 250 mil unidades producidas, por entonces un récord nacional.

ESPECIFICACIONES

Modelo	Fiat 600 R 1971
Años de producción	1970-77
Motor	100 D.039, cuatro cilindros en línea
Cilindrada	797 cc
Carburador	Holley 28 ICP 6
Potencia	36 CV (5.000 r.p.m.)
Transmisión	Manual de cuatro marchas
Suspensión	Delantera independiente con brazos oscilantes superiores, elástico transversal y amortiguadores hidráulicos telescópicos. Trasera independiente con brazos oscilantes, resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos.
Frenos	De campana, hidráulicos
Velocidad máxima	113 km/h

FIGURA EXTERIOR

Inconfundible e irrepetible silueta, con perfil redondeado en la luneta y remate en la tapa del motor. En su origen, las puertas abrían hacia adelante, lo que se conoce como "suicidas".

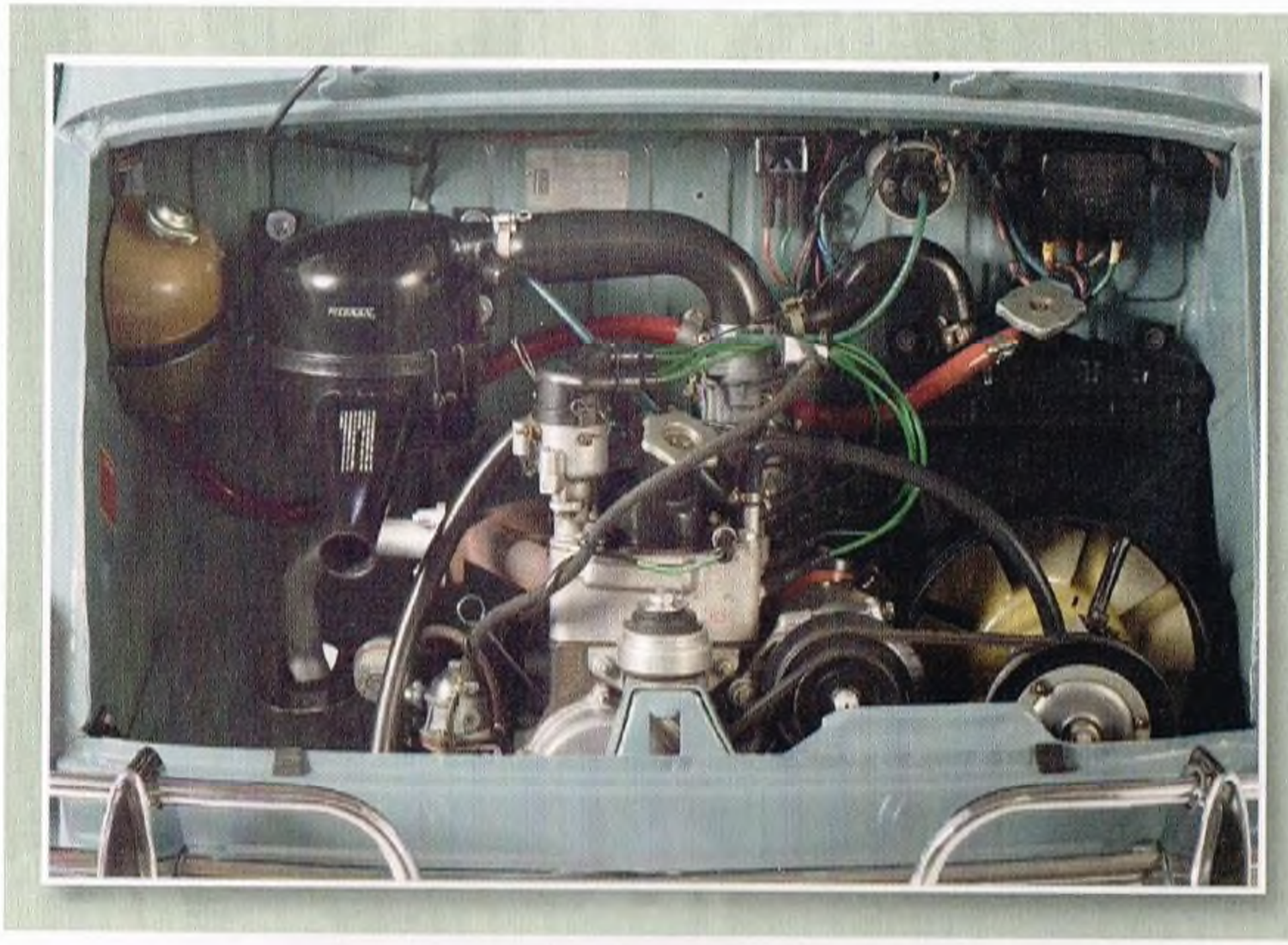


1. Trompa con parrilla y ópticas delanteras. **2.** Tapa de motor con ranuras de respiración. **3.** Rueda posterior. **4.** Paragolpes trasero cromado. **5.** Espacio de carga en posición delantera que incluye la rueda de auxilio.

EL HABITÁCULO

Pese a una distancia entre ejes de apenas dos metros, era capaz de cobijar a cuatro personas adultas.
Pero el espacio era justo y todos viajaban apretados. Ingresar a las plazas traseras era todo un logro, pero también parte del encanto del "Fitito".

6. Butacas de plazas delanteras tapizadas en dos colores. 7. Tablero y planchas completos. Los relojes de abajo no son originales. 8. Banco trasero rebatido para transportar mayor carga. 9. Plazas posteriores para dos personas. 10. Manija de puerta.



BAJO EL CAPÓ

La gran particularidad de la "Bolita" era que su planta motriz estaba montada en el sector posterior. Fue el primer auto de Fiat en venir con esa configuración, solución que luego quedaría en desuso. Motor pequeño que jamás llegó siquiera al litro de cilindrada.

Un pequeño gran auto

Si bien ya circulaban en el país algunas unidades importadas de Europa, fue en 1960 cuando el Fiat 600 adquirió la ciudadanía argentina. Los primeros "Fititos" salidos de la línea de montaje de la planta de Caseros tenían un motor trasero de cuatro cilindros y 633 cc de cilindrada y, al igual que su par italiano, lucía las puertas "contraviento". Tuvo sucesivos cambios de cilindrada y potencia, diferentes denominaciones y, en 1965, se modificó la apertura de las puertas.

Fue un vehículo muy popular, amado por las mujeres, elegido por los jóvenes para aprender a conducir y, en sus años de apogeo, el favorito de las estrellas de cine y de los cineastas, que lo buscaban para protagonizar sus películas.

Durante 22 años se produjeron 300.000 unidades, tiempo suficiente para generar una relación pasional con los argentinos. Para muchos uno de los mejores autos de nuestra industria, "Fitito" y "Bolita" fueron sus denominaciones más comunes. Fue popular en otros países: en España, conocido como SEAT 600; en Yugoslavia, Zastava 750; y en Colombia, Topolino. En Rusia su producción llegó a las 2.500.000 unidades.

600

- **Año** 1960-1962
- **Motor** 633 cc de 21,5 CV
- **Caja** manual, 4 velocidades
- **Velocidad máxima** 95 km/h

Fue diseñado en 1951 por Dante Giacosa. Las primeras unidades fueron importadas de Italia (1958). Dos años más tarde comenzó a fabricarse en Caseros como una réplica exacta de aquél. Los primeros fueron montados mayormente con piezas importadas de Italia, aunque eso fue cambiando a medida que se iban nacionalizando las partes. Motores, transmisiones, y otros elementos fueron provistos por sus fábricas de Ferreyra, Córdoba.

600 D

- **Años** 1962-1965
- **Motor** 767 cc de 32 CV
- **Caja** manual, 4 velocidades
- **Velocidad máxima** 110 km/h

El modelo D se lanzó al mercado en 1962. Su principal diferencia respecto de su antecesor recaía en la mecánica, ya que tenía mayor cilindrada y potencia. Estéticamente también mostró cambios, como la incorporación de deflectores en las ventanillas de las puertas. A su vez, las puertas continuaban abriéndose en contra del viento (conocidas como "suicidas").

En 1964 fue lanzada la versión D con modificaciones en el sistema de filtrado de aire del motor y la incorporación del sistema sellado de refrigeración. La llave de arranque estaba debajo del volante.

600 E

- **Años** 1965-1970
- **Motor** 797 cc de 32 CV
- **Caja** manual, 4 velocidades
- **Velocidad máxima** 110 km/h

Con este modelo, lanzado en 1965, cambió el sistema de apertura de puertas, ahora a favor del viento. En 1966 se presentó su segunda serie, que volvió a cambiar el sistema de filtro de aire. En 1968 sumó nuevos paragolpes, más modernos y de perfil curvo. Para 1970 se presentó una nueva gama de colores y llantas renovadas. Por otra parte, en el habitáculo se introdujo un tablero de instrumentos que se mantuvo en el modelo hasta el fin de su producción, en 1982.

600 S

- **Años** 1977-1982
- **Motor** 843 cc de 32 CV
- **Caja** manual, 4 velocidades
- **Velocidad máxima** 125 km/h

Esta variante se presentó en julio de 1977. Mecánicamente contaba con un motor de mayor cilindrada (843 cm3) que erogaba 32 CV en lugar de los 36 CV del 600 R. Este modelo fue el más veloz de toda la serie 600, ya que llegaba a los 125 km/h de velocidad máxima. De bajo consumo y prestaciones interesantes, el S también se caracterizó por su agilidad y maniobrabilidad, atributos únicos para un auto pensado para la ciudad. Las últimas modificaciones estéticas fueron a principios de 1981, poco después de la forma- ción de SEVEL Argentina.

600 JOLLY

El origen de esta variante "playera", pensada para que los ricos pudieran llevarlo en sus yates, data de 1958, cuando la marca envió a la casa de diseño italiana Ghia una serie de Fiat 600 para su conversión. La propuesta fue muy original: asientos de mimbre y la opción de un techo de lona con flecos para proteger a sus ocupantes del sol del Mediterráneo. Su precio era casi el doble que un 600 estándar, y su producción fue limitada. Mecánicamente no presentaba cambios: motor de 633 cm3 y una potencia de 28,5 CV. Se asegura que Aristóteles Onassis tuvo uno.

Fiat
Un planeta con acento italiano

1899

Pocas veces, una compañía se convierte en sinónimo de un país. Pero es lo que ocurrió con Fiat, creada por la familia Agnelli en 1899. Hoy es la marca más antigua de Italia. El Grupo Fiat tiene participación en otras empresas, como Alfa Romeo, Ferrari, Lancia y Masserati.

- **Fundación** 11 de julio de 1899
- **Sede** Turín, Italia
- **Producción** Automóviles, camiones, vehículos industriales, maquinaria agrícola y para la construcción
- **Empleados en el mundo** alrededor de 200.000 (2012)
- **Plantas productivas** 65 (en 23 países)
- **Casa matriz** Fiat Group
- **Sitio web** www.fiat.it
- **Lema** Hay un Fiat para todos

Es una de las marcas de autos con mayor historia en el mundo y la más antigua de Italia, ya que comenzó su actividad el 11 de julio de 1899. El nombre FIAT es el acrónimo de Fabbrica Italiana di Automobili Torino, fundada en Turín en una época en que la industria estaba floreciendo en esa ciudad. Su primera fábrica se inauguró un año más tarde en Corso Dante. Empleaba a 35 operarios que tenían la responsabilidad de fabricar 24 vehículos. En 1901 se presentó el Fiat 12 HP, modelo proyectado por el ingeniero Giovanni Enrico y primer vehículo con motor de cuatro cilindros hecho en Turín. Fiat era una sociedad constituida por un grupo de personas que cumplían distintos roles. Uno de las más destacadas fue Giovanni Agnelli, que aportaba determinación y una perspectiva estratégica superior a la de sus compañeros. Por ello, en 1902, fue designado consejero delegado.

En 1903, Fiat comenzó a cotizar en alza en la Bolsa de Valores, lo que le posibilitó el crecimiento y la expansión en todo el mundo. La estrategia en aquellos años fue orientar sus objetivos a la diversificación de productos y a conquistar mercados potencialmente óptimos. En 1908 ya se construían coches Fiat bajo licencia en EE.UU. y empezaba a exportar a

LOS FIAT ELEGIDOS "AUTO DEL AÑO"

1967

El Fiat 124 fue el primer modelo de la casa italiana premiado en Europa.

1970

El 128 fue uno de los que le hizo frente a la crisis petrolera que azotó al mundo.

1972

El 127 fue conocido en Sudamérica como Fiat 147.

1984

Por su comportamiento, el Uno fue uno de los modelos más importantes de la marca.

Francia, Austria, Gran Bretaña y Australia. A finales de su primera década, la compañía ya tenía un capital social de 12 millones de liras, 2.500 empleados y una producción de 1.215 vehículos. Sin embargo, el inicio de la Primera Guerra Mundial frenó la producción de vehículos de pasajeros y Fiat se abocó exclusivamente a la fabricación de camiones militares, aviones, ambulancias, ametralladoras y motores para submarinos.

Tras retomar la producción de vehículos, después de 1919, la compañía turinesa introdujo el 501 para el uso civil, tiempos en los que Fiat se convirtió en un gigante, ampliando sus actividades en el sector siderúrgico y ferroviario, en el eléctrico y en el de las líneas de transporte público.

Esencia popular

En la década del 30, la marca selló a fuego el estilo que la llevaría a fabricar autos de baja cilindrada. Primero fue el 508, más conocido como Balilla, y tras la Segunda Guerra Mundial el 500B, el 1100E y el 1500E. También el 1400, un vehículo completamente nuevo por diseño y mecánica. En 1953 salieron los primeros autos con motores diesel.

En 1955 se presentó el Fiat 600, utilitario del que se fabricaron más de 4 millones de unidades. En tanto, dos años más tarde apareció el nuevo 500, que llegó a las 3.678.000 unidades. En 1966 Giovanni Agnelli, nieto del fundador, se convirtió en el presidente de la sociedad. En 1979 se formó Fiat Auto, incluyendo las marcas Fiat, Lancia, Autobianchi, Abarth y Ferrari (el 50% de las acciones de esta última ya habían sido adquiridas en 1969). En los 80 compró Alfa Romeo y sus subsidiarias, mientras que en 1993 sumó a la prestigiosa Maserati. En 2009 el Grupo Fiat firmó un acuerdo con el gobierno de los Estados Unidos por el cual, a cambio de tecnología, tomaba la gestión y una participación ampliable en el futuro de Chrysler Group LLC, empresa creada con los activos de la quebrada Chrysler Corporation LLC. Actualmente, el Grupo Fiat posee el 58,5% de las acciones de Chrysler.

Giovanni **Agnelli**

El creador de un imperio

Este apasionado de la mecánica, nacido en 1866 en Villar Perosa, Turín (Italia), estudió en la Academia Militar, donde alcanzó el grado de oficial de caballería. Sus conocimientos lo llevaron a trabajar y rodearse de distintos personajes vinculados con el mundo de la mecánica, entre ellos el profesor Enrico Bernardi, ingeniero y pionero en el automovilismo italiano, y el conde Emanuele Carlo Cacherano di Bricherasio, quien buscaba un socio para fundar una empresa automovilística.

Fue así que a partir de esa sociedad se creó, en 1899, la Fabbrica Italiana Automobili Torino, con el objetivo de luchar contra la creciente amenaza de la industria automovilística francesa. Frente a la mayoría de sus colegas, interesados en la fabricación de modelos especiales para ganar carreras, Agnelli consiguió imponer su idea de fabricar vehículos en serie a gran escala. Así sentó las bases de lo que, actualmente, es el mayor complejo industrial de Italia. Bajo su dirección, la compañía llegó a dominar la rama automovilística, penetró en todos los campos de la industria pesada, y llegó a construir barcos y aviones de guerra.

Agnelli falleció en 1945, siendo sucedido por su colaborador, Vittorio Valletta, hasta 1966, año en el que su heredero y nieto, también llamado Giovanni Agnelli, alcanzó la presidencia.

1989

El Tipo fue fabricado entre 1988 y 1996. Su versión sedán se llamó Tempra.

1995

Presentado en el Salón de Fráncfort de 1993, el Punto fue diseñado por Giorgetto Giugiaro.

1996

Sucesor del Tipo, Bravo se llamó a la variante de tres puertas. Brava era el de cinco.

2004

El Panda, nacido en 1980, fue uno de los primeros vehículos urbanos con tracción integral.

Una historia de casi cien años

Fue una de las primeras automotrices que desembarcó en suelo argentino. Primero trajo vehículos desde Italia y luego instaló sus propias plantas. Fabricante de coches, Fiat desarrolló una trayectoria industrial en una variedad de campos.

A principios de la década del '60 la planta de Caseros vio salir a sus primeros automóviles. Fueron los Fiat 600.

Ejemplo de los productos que Fiat fabricaba en la Argentina ya en los '50.

El primer Fiat llegó al país en 1903. La firma Mestrallet Hermanos importó los tres primeros vehículos del Victoria. Fue una noticia que fue publicada por los diarios de la época como "sensacional" e ilustrada con la imagen del modelo del que sólo se fabricaron 12 unidades en todo el mundo. En 1908 llegó el modelo Gran Turismo y, con él, la confianza del público. Ese respaldo permitió que, una vez finalizada la Primera Guerra Mundial, se estableciera la primera representación oficial y directa de la marca, en el barrio de Palermo (Godoy Cruz y Demaría).

En 1922 se inauguró el segundo concesionario, en Av. de Mayo y Perú, a metros de la Casa Rosada. En aquella época se exhibían los modelos 501, 505, 507, 509, 510, 519, 520, 521 y 525. Debido al éxito en ventas y las buenas perspectivas de un parque automotor en plena expansión, en 1923 se constituyó Fiat Argentina S.A, para la venta y asistencia técnica de autos y camiones importados de Italia, actividad que luego se amplió a tractores, motores diésel y aviones.

La revolución industrial

El primer gran impacto de Fiat se produjo e 1936, cuando se presentó el "Topolino", un auto pequeño y económico. Llegaron luego el Balilla (Fiat 508) y el 1500. El paso siguiente fue la construcción de una fábrica para la producción de tractores, surgiendo en 1953 Fiat Someca Construcciones Córdoba. Así nacía el Centro Industrial de Ferreyra. Luego Fiat formó más sociedades para fabricar locomotoras, electrotrenes, motores navales, bombas para la industria del petróleo y usinas de generación eléctrica.

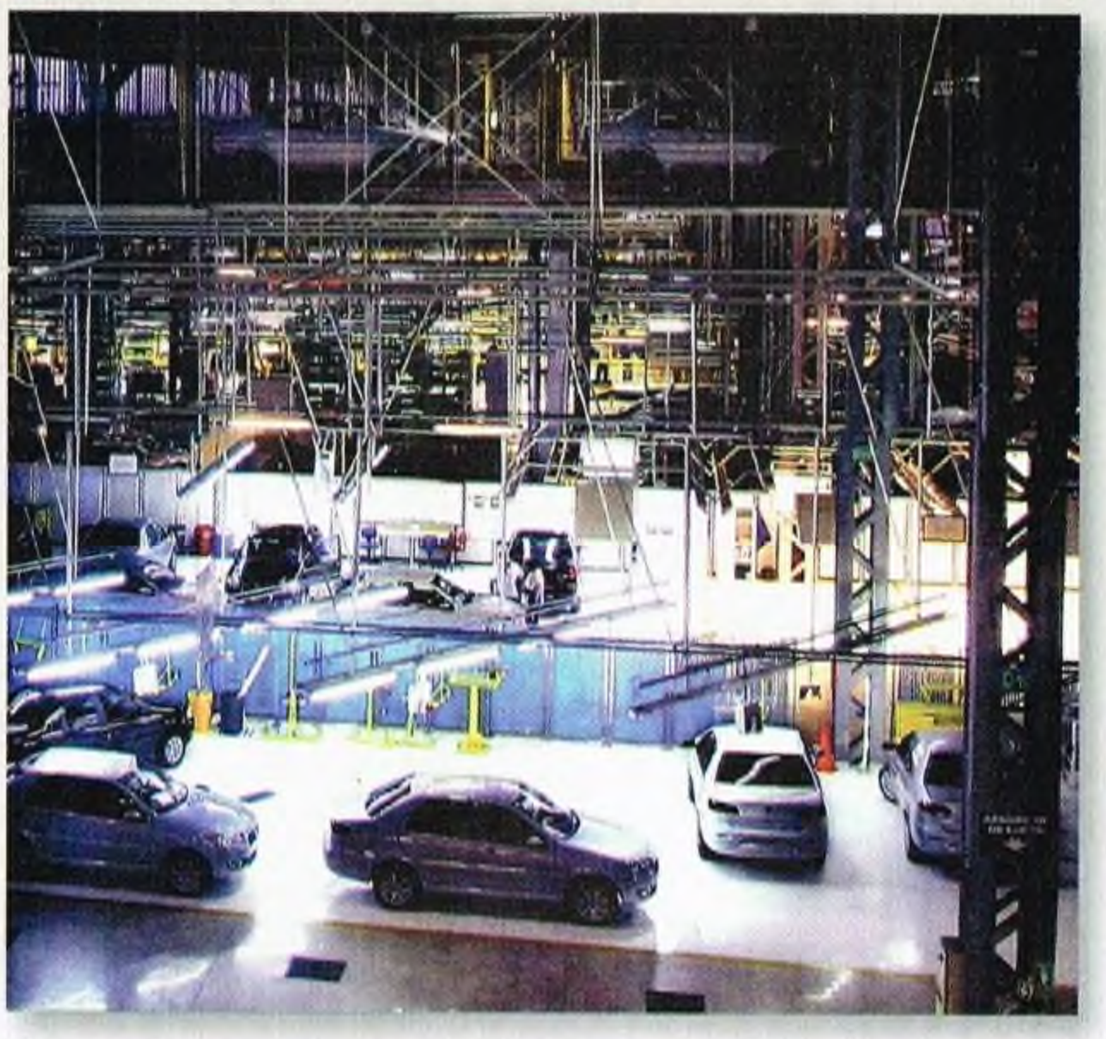
A fines de los '50 el gobierno argentino, presidido por Arturo Frondizi, aprobó la propuesta de Fiat de invertir 4,5 millones de dólares en la construcción de una planta para fabricar automóviles en Caseros, Buenos Aires. De allí salieron los modelos 600, 125, 1100, los exitosos 128, 147, Duna y Uno, y el Regatta, estos cuatro últimos bajo el ala de SEVEL. Ese consorcio produjo hasta 1995, cuando se conformó Fiat Auto Argentina. La filial en nuestro país volvía así a depender ciento por ciento de la casa matriz.

1899 **1901** **1904** **1925** **1932**

TIEMPO DE FUSIONES, SE CREA SEVEL

En 1980 Fiat y PSA Peugeot Citroën sellaron un acuerdo en Europa para la producción conjunta de vehículos. Así se creó SEVEL (Societá Europea Veicoli Liggeri), fusión que se repitiò entre las terminales argentinas (Fiat Concord y SAFRAR, representante de Peugeot). La Sociedad Europea de Vehículos para Latinoamérica produjo bajo licencia de las respectivas casas matrices hasta 1995.

FERREYRA, LA CASA DE FIAT



En 1996 Fiat Argentina vivió otro momento importante en su historia: la inauguración de una planta en el complejo industrial de Ferreyra, pero esta vez para la fabricación de automóviles. Eso le permitió asumir la concepción de modelos como Duna y Uno, primero, y Siena y Palio, fabricados actualmente.
La capacidad de producción actual es de 220 mil unidades al año.

Cristiano Rattazzi
Presidente de
Fiat Argentina

El 600, ícono de nuestra industria

El Fiat 600, en el caso de la Argentina, es el ícono de la motorización masiva de los argentinos, allá por los años '60 y buena parte de los '70. Gran cantidad de los que aprendieron a conducir por esos años lo hicieron arriba del "Fitito", el primer coche para muchísimas familias y el germen de la empatía entre Fiat y los argentinos. Para nosotros, el 600 fue el equivalente del 500 en Italia. Además, fue el primer modelo que Fiat produjo en el país. La primera unidad salió de la línea de montaje el 8 de abril de 1960, pocos años después que Fiat iniciara su actividad industrial en el país en otro rubro, el de la maquinaria agrícola. Ese primer vehículo fue un Fiat 600 D color gris, semejante en peso y dimensiones a su antecesor, aunque mucho más accesible, por precio, para las familias. Así nació el idilio entre los argentinos y el "Fitito", que se mantiene y que se retroalimentó con el lanzamiento del nuevo 500. No sé si por coincidencia o no, se percibe una revalorización del "600". Lo podemos ver como protagonista de programas de TV o circulando por la calle, en el caso de unidades sumamente cuidadas y que se cotizan a buen precio. Lo cierto que el 600 es todo un símbolo para la marca y la empresa en la Argentina. Un modelo de éxito en el país, un modelo con el que los argentinos se encariñaron y tiene sus seguidores, casi como integrantes de un culto al mismo. Y el nuevo 500 no sólo remite a la "Bolita" sino que también hereda, con toda la modernidad incorporada en términos de tecnología y elementos de seguridad, la empatía con los argentinos que tuvo y tiene el "Fitito".

Fiat **500**

Heredero de una tradición

Si bien en la Argentina el 600 fue icónico, en Italia ese rol fue cumplido por otro modelo muy similar, el Cinquecento. Lanzado en 1957, en su 50° aniversario la casa turinesa presentó la versión moderna de aquel pequeñín, elegido Auto del año en 2008.

En 2007, Fiat, ya repuesta de una crisis sufrida en la década anterior y con las cuentas financieras más en orden, estaba en condiciones de darse el lujo de agitar el orgullo italiano. Para los habitantes de aquél país, Fiat es sinónimo de Italia. La marca turinesa es símbolo de la "italianidad", lo que quedó en evidencia en la presentación del Cinquecento, versión moderna de aquél 500 cuyo espíritu en la Argentina estuvo representado por el "Fitito".

El 500 original, posterior al "Topolino" que conocimos por aquí, se había fabricado entre 1957 y 1975, y en Europa convivió con el 600. Decíamos que Fiat se quería dar el lujo porque hasta la fecha del lanzamiento de la reedición de aquel modelo fue cuidadosamente elegida. En 2007 se cumplían los 50 años de la aparición de uno de los primeros autos urbanos, característica que en otros mercados era exclusividad del 600, como sucedió en la Argentina.

La presentación del "revival" fue a toda orquesta, con un escenario natural montado sobre las aguas del mismísimo río Po, que atraviesa la ciudad de Turín. No podía esperarse otra ceremonia para un lanzamiento tan importante y significativo para Fiat.

TAMBIÉN ***DE CARRERA***

Como sucedía con el original, el 500 actual también tiene su versión Abarth. Fundada por Carlo Abarth en 1949, ahora es una subsidiaria dedicada a la construcción de versiones deportivas y de carrera de Fiat.

▶ *Diferentes bocetos de diseño del nuevo Cinquecento, un modelo tan popular en Italia como aquí lo es el 600.*

▶ *La presentación del "revival" se montó en un escenario natural sobre el río Po, en la ciudad de Turín.*

▶ *Para esta edición especial se propusieron algunas decoraciones opcionales con un diseño bien moderno.*

OTROS "REVIVALS"

La llegada del nuevo 500 continuó las propuestas de otras marcas, que diseñaron y llevaron a las líneas de montaje a recordados modelos del pasado. Como el Cinquecento, fueron de dimensiones más grandes que sus antecesores.

MINI

El Mini nació en 2001 cuando BMW, controladora de la marca, decidió evocar al recordado Morris o Austin, según el fabricante. El original era de 1959 y su producción cesó un año antes de la salida de la reedición.
Abajo, ambas generaciones.

ESCARABAJO

El Escarabajo original de Volkswagen fue un diseño de Ferdinad Porsche y el primer auto popular de la historia. Apareció en 1938 y en algunos países duró hasta 2003, como por ejemplo México, donde se producía en Puebla. El "moderno", originalmente llamado New Beetle, llegó en 1997. Abajo, dos versiones cabriolet.

De la necesidad al prestigio

Después de la Segunda Guerra Mundial, la industria automotriz europea tuvo que adaptarse a un nuevo público. Así fue como nacieron los microcoches, modelos económicos, de bajo costo de mantenimiento y consumo. Algunos llegaron a ser fabricados en Argentina con la homologación de las fábricas europeas.

Pero el concepto de microcoches siguió vigente en la medida en que el crecimiento del parque automotor colapsó el tránsito de las grandes ciudades. Siguiendo esa línea, el Smart es el modelo que toma la idea básica de practicidad y ahorro de combutible, pero sumando un plus de tecnología y confort que lo hace exclusivo.

BMW ISETTA 300 (EL RATONCITO ALEMÁN) ▶

- **Años** 1955-1962
- **Caja** manual de 4 marchas
- **Motor** 297 cc y 13 CV
- **Velocidad máxima** 85 km/h

Del grupo de autos pequeños que circularon por las calles del país, el Isetta tiene una particularidad distintiva que fue su marca registrada. Al vehículo se accede a través de una única puerta que está en la parte delantera. Tiene una única butaca, apta para dos pasajeros, y fue concebido para los años 50 europeos. Fue diseñado por un italiano, para el fabricante de refrigeradores y scooters ISO, y BMW compró la licencia para poder fabricarlo.

◀ MESSERSCHMITT

- **Años** 1956-1964
- **Motor** 197 cc y 10 CV
- **Caja** manual de 4 marchas
- **Velocidad máxima** 80 km/h

Una joya que también tiene su origen en la Europa de la posguerra. El fabricante alemán de aviones Willy Messerschmitt absorbió la empresa de Fritz Fen, de motos, scooters y autos para inválidos. Y de esa unión nació este vehículo, con claras reminiscencias de la industria aeronáutica. Es casi como estar en la cabina de un avión, pero es capaz de circular por las calles con mucha soltura.

ISARD GOGGOMOBIL

- **Años** 1954-1957
- **Caja** manual de 4 marchas
- **Motor** 295 cc y 15 CV
- **Velocidad máxima** 85 km/h

Nació en Europa a mediados de los 50 como Glas Goggomobil, en la República Federal Alemana, y en 1958 la marca llegó al país, pero en lugar de Glas pasó a llamarse Isard. Estaba equipado con frenos hidráulicos, un tablero con indicador de velocidad y caja de cambios de motocicleta con sincronizador de origen Porsche. Una joya mecánica, que cautivó a los coleccionistas locales.

NSU PRINZ

- **Años** 1957-1973
- **Caja** manual de 4 marchas
- **Motor** 583 cc y 34 CV
- **Velocidad máxima** 120 km/h

Llegó al país gracias al acuerdo de Autoar (Automotores Argentinos) y NSU, una firma alemana que se dedicaba a la producción de motos y bicicletas y que con este modelo incursionó también en los automóviles pequeños. Autoar ensamblaba estos vehículos en una planta de Tigre, y esta versión Prinz recibió el apodo de "La Galerita".

SMART

- **Años** 1998-presente
- **Caja** automática de 6 marchas
- **Motor** 599 cc y 45 CV
- **Velocidad máxima** 135 km/h

El concepto del SMART no es algo novedoso: la idea de autos pequeños para las grandes ciudades, atestadas de vehículos de gran tamaño. Pero "la revolución" del Smart pasó más por una cuestión estética y de marketing que de practicidad (algo que por supuesto también cumple). De los microcoches, es sin dudas uno de los que mejor aprovechó para instalarse casi como un objeto de culto, sobre todo en el mercado argentino, en donde se vende desde 2010.

Nació a fines de los 90 como parte de una alianza entre la fábrica de relojes Swatch y Mercedes-Benz, aunque la idea original había empezado a gestarse en los 80. El primer modelo, conocido como FourTwo, empezó a venderse en Europa en 1999. Fue un éxito, gracias a su estilo y a su tamaño, apenas superior a los 2.5 metros. Enseguida se empezaron a crear versiones, como el Coupé, el Roadster e incluso modelos más "grandes", como el "ForFour".

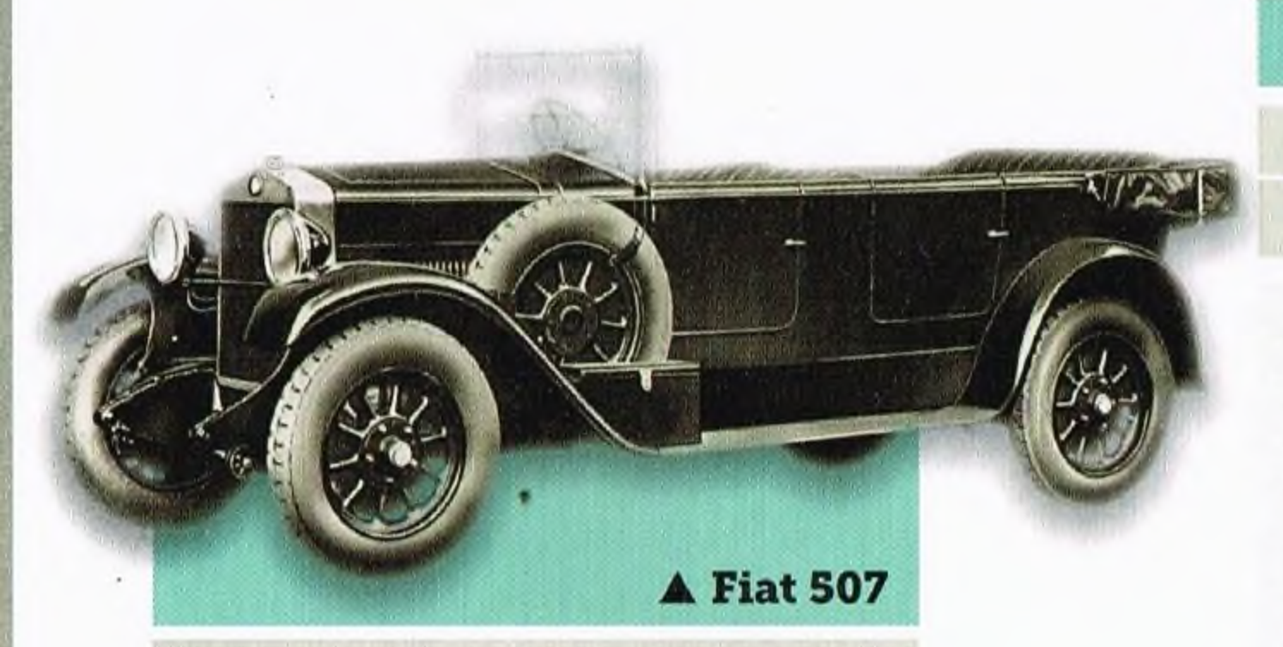
Modelos de todo tipo

Desde el Victoria que llegó en los mismísimos albores del siglo XX, Fiat forjó en nuestro país una rica historia de propuestas para el público. Las pocas unidades del Victoria que llegaron cristalizaron los primeros intentos de aventureros privados que, muy pocos años después, serían reforzados por una notable "catarata de vehículos" de la compañía. Eran los primeros autos fabricados por Fiat y verdaderos pioneros de la industria automotriz mundial. Luego llegó la época de la masificación y del posicionamiento de la casa turinesa como una de las marcas preferidas de los argentinos.

Fiat 501 ▶

- **Años** 1919-1926
- **Caja** manual de 4 marchas
- **Motor** 1.460 cc y 23 CV
- **Velocidad máxima** 7 0 km/h

A pesar de que el primer Fiat que llegó a la Argentina fue el "Victoria", en 1903, los primeros modelos exitosos son los de la serie 500, que comenzaron a circular en los años '20. El 501 fue uno de los sucesos de la época. Se lo publicitaba como un vehículo moderno, de mecánica eficiente y confiable, además de destacarse que había logrado 35 primeros premios en concursos mundiales.



▲ Fiat 507

- **Años** 1926-1927
- **Motor** 2.296 cc y 35 CV
- **Caja** manual de 4 marchas
- **Velocidad máxima** 77 km/h

Comercializado como una opción para un público exigente, tenía un precio relativamente "accesible" para quienes podían acceder a un vehículo. Se destacó por su confort y elegancia. Todavía con el estilo de los sedanes de la época, se ofrecía en versión Coupé y Limousine.

▼ Fiat 500 "Topolino"

- **Años** 1936-1948
- **Caja** manual de 4 marchas
- **Motor** 569 cc y 13 CV
- **Velocidad máxima** 85 km/h

Su presentación revolucionó el mercado en 1936. Por primera vez un vehículo abandonaba las líneas rectas y ofrecía un diseño redondeado. Concebido como una alternativa económica y rendidora, fue objeto de acciones promocionales que incluyeron una prueba de consumo "exclusiva para las damas porteñas." Una idea que apuntaba al potencial mercado del "segundo auto familiar". Apareció en versiones Coupé, Convertible y "Ballila".

▼ Fiat 1100

- **Años** 1960-1963
- **Caja** manual de 5 marchas sincronizadas
- **Motor** 1.089 cc y 43 CV
- **Velocidad máxima** 120 km/h

Nacido a la par del 600, el 1100 se ganó a la clase media gracias a su probada confiabilidad. Incluso, durante su primer año de fabricación, salieron de la planta de Caseros 2.500 unidades, 500 más que del 600. Antes de entrar en producción nacional habían llegado al país algunas unidades importadas. Un detalle clásico fueron sus puertas "contra viento": las traseras de apertura tradicional, pero las delanteras de manera invertida, con la bisagra sobre el parante central.

◀ Fiat 1500

- **Años** 1963-1972
- **Caja** manual de 4 marchas
- **Motor** 1.481 cc y 72 CV
- **Velocidad máxima** 148 km/h

Uno de los clásicos de todos los tiempos de la marca y un modelo fácilmente reconocible aun para aquellos no fanáticos de la industria automotriz. Llegó para reemplazar al 1100 y, además de sus atributos como modelo de calle, el "Milqui" ganó prestigio gracias a su performance en el automovilismo nacional. Durante nueve años se vendieron más de 123 mil unidades. Hubo versiones cortas y largas, cupé, familiares y hasta una pick-up, llamada "Multicarga".

Fiat 1500 Coupé ▶

- **Años** 1966
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Motor** 1.481 cc y 83 CV
- **Velocidad máxima** 172 km/h

Uno de los autos más bellos que se han comercializado en la Argentina. Fue diseñado por el carrocero italiano Vignale sobre la plataforma de la berlina 1500, que se vendía a la par de la cupé de producción local. Otro de los grandes deportivos de la época fue el 1600 Coupé, que también se destacó en la competición nacional. De ambos modelos hubo versiones convertibles.

Fiat 128 ▶

- **Años** 1971-1986
- **Caja** manual de 4 marchas
- **Motor** 1.116 cc y 55 CV (1ra. edición)
- **Velocidad máxima** 135 km/h

Fue presentado en Italia a fines de 1969 como el sucesor del 1100. Una de sus innovaciones principales fue la disposición del motor (transversal en lugar de longitudinal), lo que redundó no sólo en una mejora mecánica sino que favoreció al confort de los pasajeros. Gracias a la aparición del 128, la producción anual de la marca llegó a las 60 mil unidades. Entre todas las versiones (entre ellas el inolvidable IAVA) se llegaron a producir en la Argentina más de 255 mil unidades.

▲ Fiat 125

- **Años** 1972-1982
- **Caja** manual de 4 marchas
- **Motor** 1.608 cc y 90 CV
- **Velocidad máxima** 160 km/h

Fue el sucesor del 1500 y del 1600. Con una estética similar al 128, de líneas rectas y robustez estructural, el 125 se diferenciaba rápidamente por sus faros cuadrados. Otra característica diferencial del modelo fue su motor con doble árbol de levas a la cabeza, dato que determinó su apodo entre los usuarios: el "biálbero". Picante y de gran performance, el 125 fue consagrado además como Auto del año en 1970, hecho que incrementó su prestigio a nivel local. Entre sus versiones, una de las más destacadas fue la Mirafiori.

▼ Fiat 147

- **Años** 1981-1996
- **Motor** 1.049 cc y 55 CV
- **Caja** manual de 4 marchas
- **Velocidad máxima** 140 km/h

Hay un dato clave en la génesis del éxito del 147: fue el último proyecto del autor del 600, entre otros, Dante Giacosa. Parte de la esencia de aquel modelo histórico fueron la confiabilidad y bajo consumo, más un rendimiento adecuado para el tránsito ciudadano. Fue el primer vehículo de varias generaciones de argentinos, que tendría a lo largo de su historia versiones y nombres diferentes, como Sorpasso, Spazio, Brío y Vivace. En total se vendieron 232.800 unidades.

▼ Fiat Uno

- **Años** desde 1988
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Motor** 1.580 cc y 89 CV (primera generación)
- **Velocidad máxima** 174 km/h

Fiat es una máquina de hacer autos populares y una prueba de ello es el Uno, que parecía cerca de sus últimos días y que fue magistralmente revivido con su último rediseño. Pero el modelo original data de los años '80 y fue diseñado por Giorgio Giugiario. Desde su primera aparición, en 1984, casi no tuvo actualización estética, aunque sí una suspensión reforzada McPherson para la edición sudamericana, algo que fue elogiado (y posteriormente adquirido) en Europa. En Argentina fue fabricado entre 1988 y 2000, y hasta el momento ya se han comercializado más de 10 millones de unidades. Uno de los Fiat más exitosos de la historia.

▶ Fiat Regatta

- **Años** 1985-1995
- **Motor** 1.585 cc y 100 CV (Regatta 100)
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 180 km/h

Disponible en versiones sedán y familiar (conocida como Weekend), el Regatta fue uno de los modelos que marcaron la gama media de Fiat en los '80 y '90. Las versiones de este modelo fueron conocidas como 85 y 100, en coincidencia con la potencia de los motores. Hubo también una versión llamada "2000", aunque en este caso la referencia mecánica era por la cilindrada, y también por cierta idea futurista que se asociaba a la modernidad del equipamiento que tenía ese Regatta.

▲ Fiat Palio

- **Años** 1996-actualidad
- **Motor** 1.580 cc y 106 CV (16V)
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 188 km/h

Nacido en la planta de Ferreyra, en Córdoba, el Palio representa la era moderna de los autos populares de la marca. Internamente fue conocido como el proyecto 178 y contemplaba la fabricación de un modelo para el gran público de dos volúmenes (el Palio) y de tres volúmenes (el Siena), para reemplazar al Uno (con el que finalmente conviviría). A diferencia de su antecesor, el Palio sumó líneas redondeadas, y equipamiento de la nueva era, como doble airbag o ABS. Hoy sigue vigente gracias a sus actualizaciones y versiones especiales como la Adventure Locker, con una aceptable capacidad off-road.

▼ Fiat Duna

- **Años** 1987-2000
- **Motor** 1.499 cc y 72 CV
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 155 km/h

Otro referente de los autos populares de la marca, que se convirtió en el más vendido de la Argentina en la década del '90. Según los registros de Fiat, uno de cada diez argentinos que compró un cero kilómetro en esa década eligió un Duna. Como detalle de la innovación para la época, fue uno de los primero modelos en contar con computadora de a bordo, con registros de consumo de combustible, promedios de velocidad y autonomía. El modelo fue fabricado en la planta de Córdoba y también en la de El Palomar de Sevel, durante 13 años. Además, tuvo su versión familiar, conocida como Weekend.

◀ Fiat Siena

- **Años** desde 1996
- **Motor** 1.580 cc y 106 CV (16V)
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 190 km/h

La versión tricuerpo, con mejor capacidad de baúl que el Palio, tuvo una gran aceptación en el mercado local, en parte por la herencia y la marca de modelos como el Duna y el Regatta. Inicialmente estaba disponible con una motorización de 82 CV y con el motor de 16 válvulas y más de 100 caballos. Al igual que el Palio, sigue vigente con versiones actuales como el Grand Siena, con un diseño muy logrado sobre la base del original.

▶ EL FIAT 125 QUE ZUNINO, FERNANDINO Y PASCUALLINI LLEVARON AL TRIUNFO DE LAS 12 HORAS CADAD, EN ABRIL DE 1975.

Tiempo de carreras

El "Milqui" y otros ganadores

Por décadas, Fiat animó las temporadas del Turismo Nacional. Todo empezó con los campeonatos del Chino Eduardo Rodríguez Canedo y del Lole Carlos Reutemann a bordo del inolvidable 1500. También ganaron títulos los 125, 128 y el 147.

Sin dudas, es la categoría más cercana al usuario, al fanático de cada marca, al que se emociona con su modelo de fabricación nacional. Apenas "tocado", con algunas reformas lógicas dispuestas para la competición, un auto de Turismo Nacional es lo más parecido al de serie que se vende en un concesionario. Actualmente, la tecnología y las medidas preventivas de seguridad llevan esta condición estándar a un extremo, e incluso la globalización abrió las puertas a vehículos fabricados en Brasil. Pero en los comienzos de la categoría, las modificaciones eran realmente las mínimas e indispensables.

▶ *Ricardo Zunino en la precordillera sanjuanina durante el Gran Premio 1973. Sería campeón de Turismo Nacional 1975 y 1976 (Clase C), con Fiat 125.*

Todo empezó cuando, a fines de la década del '50, se habilitó a los autos de serie con preparación estándar a competir en los Grandes Premios organizados por el Automóvil Club Argentino (ACA), junto con el Turismo Carretera. Luego de un par de temporadas, en 1963, los pilotos se

▶ *Jorge Cupeiro lleva al límite su Fiat, en febrero de 1964.*

▶ *Largada de las 100 Millas Premio Súper Nafta YPF de 1966 en el autódromo de Buenos Aires. Pedelaborde pica en punta seguido por Rodríguez Canedo, que ganó la carrera.*

EL DESAFÍO DE LOS VALIENTES

LOS MEJORES PILOTOS DAN PELEA

Durante casi dos décadas, desde 1970 y hasta 1989, fue una de las competencias más esperadas de cada temporada. Todo nació a partir de una idea del promotor cordobés Alcides Raies para poner frente a frente a los mejores pilotos argentinos en cada Desafío de los Valientes. Todos con el mismo auto. Primero se usó una flota de Fiat 1600 estándar. Los Fiat 125, 128 IAVA, Regatta y Duna fueron las otras máquinas utilizadas por campeones de la talla de Eduardo Rodríguez Canedo, Jorge Recalde, Cacho Fangio, José Cano, Juan María Traverso y Carlos Garro, entre otros. Garro ganó la edición final de este clásico, realizada en 1989 y bajo la denominación Carrera de Campeones. Arriba, Rodríguez Canedo pasando por los puentes colgantes de Copina, Córdoba, en la primera edición, que terminó ganando.

El "biálbero"

Así se conoció al motor del 125, debido a su doble árbol de levas a la cabeza. Ese auto tuvo grandes duelos con el Peugeot 504.

agruparon en la Asociación Pilotos Automóviles Turismo (APAT). Y nació oficialmente esta categoría, que rápidamente selló una rivalidad, con Fiat de un lado y Peugeot del otro. La diversificación de clases dentro de la misma siempre estuvo relacionada con la cilindrada de los motores: hasta 1.600 cc y de 2.000 cc (desde 1996 sólo existen Clase 2 y Clase 3). Pero un repaso de la historia nutre de lo más rico de la vida deportiva de Fiat en Argentina. En los años '60, el impacto triunfalista del modelo de la marca italiana generó una avalancha de pilotos ansiosos por subirse "al auto ganador" del momento. Cada temporada se disputaban entre las pistas y los GP emocionantes duelos de montañas y caminos. Eduardo Rodríguez Canedo, Oscar Franco, Carlos Reutemann, Francisco Paco Mayorga, Danilo Bonamici, entre otros, sacaron a relucir sus talentos a bordo de la cupé 1500. También con el Fiat 1600 y la berlina 125, el famoso "Biálbero", llamado así por el doble árbol de levas a la cabeza que poseía su motor de 1.600 cc. Se pusieron la camiseta de Fiat pilotos como Ricardo Zunino, Rubén Daray, Angel Di Nezio, Esteban Fernandino, Miguel Angel Galuzzi, Jorge Recalde, Cocho López, Juan Carlos Rizzuto y Jorge Bescham, entre otros. Imposible dejar de ladó el 128, otro auto de punta que también se subió a lo más alto del podio, de la mano de pilotos como Caldarella, Carlomagno, Macri, Zampa, Spinetto, Morresi, Marcelo Raies, y hasta Hugo Olmi, último campeón con Fiat de la categoría, en 1984.

Imparable en todos los caminos

Cuando se creó la categoría nacional de rally, Fiat encontró un nuevo escenario para lucirse. Y allí, con los 147, 128, Super Europa, Spazio, Regatta y Palio, los especialistas de la montaña sumaron gloria a sus vitrinas.

Ya no quedaban dudas, los Fiat iban bien en todos los caminos. La dualidad de terrenos propuesta por el calendario del Turismo Nacional sirvió de campo de pruebas para entrar con el pie derecho, especialmente con el Fiat 128, cuando se instauró el Campeonato Argentino de Rally, que en su primer año de vida competía junto al TN para aprovechar el nutrido parque automotor apto para ambas categorías. Y aquel cara a cara entre Fiat y Peugeot encontró en los trazados sinuosos otro espacio lleno de emociones. Un duelo que se estiró en el tiempo y en el que Renault tomaría la posta de Peugeot. Siempre con Fiat como protagonista. Dentro de la especialidad, Jorge Bescham, el Gringo, supo marcar el paso al quedarse con siete títulos. Fueron con el 128, el Super Europa 1.5 y el Regatta, en 1981, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990 y 1993. Ya en el nuevo siglo, el Palio mantuvo viva esa gloria ganada por los "históricos" y el peso de la marca italiana en el Rally Argentino. Los que llevaron a Fiat a esos campeonatos fueron Alejandro Basavilbaso (2001), Juan Manuel Solis (2002 y 2003), Sebastián Abramian (2006), Darío Hernández (2007) y Agustín Elvira (2008).

▶ Jorge Recalde, en el Gran Premio 1974, en Córdoba, por los caminos que luego usaría la categoría.

▶ GABRIEL RAIES, UN SUPERCAMPEÓN DEL RALLY ARGENTINO QUE SUPO INICIARSE CON FIAT, EN UNA IMAGEN DEL CODASUR.

LINEA COMPETIZIONE Y ABARTH COMPETIZIONE

Aquella exitosa idea del Desafío de los Valientes volvió a despertar cuando se lanzó el Linea, el sedán mediano. Fiat y su enorme historia no necesitaron de mucho análisis para poner en la pista, una vez más, una categoría monomarca. A principios de 2009 nació la Fiat Linea Competizione (foto), con motor de 130 CV, rígidas suspensiones, jaula antivuelco, butacas deportivas, frenos de competición y la inscripción abierta para los más atrevidos. Incluso invitados especiales. Telonera del TC2000, nunca faltó al espectáculo del automovilismo nacional. El impulso estaba dado y la llegada del Punto reacomodó la grilla. Los nuevos autos, productos especiales con el toque Abarth, pasaron a tener 210 CV y son, por estos días, pura sangre de carrera hechos a imagen y semejanza del modelo 500 (participa en el Trofeo Abarth en Europa) y al mismo modelo Punto Evo (interviene en el campeonato de Rally europeo). Abarth es una compañía italiana de automóviles de competición, filial de Fiat Group Automobiles, fundada por el austro-italiano Carlo Abarth en Turín, en 1949.

EL LOLE DE **FIAT**

Carlos Reutemann, a bordo del Fiat 131 en su paso por Villa Nougués durante el CODASUR, considerado el primer Rally de la Argentina, que ya lleva 33 ediciones. La carrera, disputada en 1980 en Tucumán, fue ganada por el alemán Walter Rohrl con un auto similar. Lole, ganador de 12 carreras de F1, había sido bicampeón del Turismo Nacional 1966-1967 con Fiat 1500.

FIAT EN EL **TC2000 Y STC2000**

El TC2000 nació en 1979 con la realización de un campeonato presentación que se desarrolló a lo largo de cinco carreras con vehículos de tracción trasera, 2.000 cc y caja de velocidades de cuatro marchas. Fiat entró con el 125 cupé. En busca de un espectáculo diferenciador, los directivos de la categoría decidieron incorporar los motores V8 de más de 400 CV a partir de la temporada 2012, cuando el nombre había cambiado a Súper TC2000. Pero el viejo TC2000 siguió su marcha y un Fiat, el Linea de Franco Girolami (foto superior), se quedó con el título. En el STC 2000 de la temporada 2013, la marca luce el número 1 en el Linea de José María "Pechito" López (foto inferior), ganador del campeonato 2012 con Ford.

▶ *El Linea, de Franco Girolami, campeón del TC 2000, de la temporada 2012.*

▶ *El Linea de José María "Pechito" López, protagonista de la competición STC 2000, 2013.*

FIAT MIO CONCEPT CAR

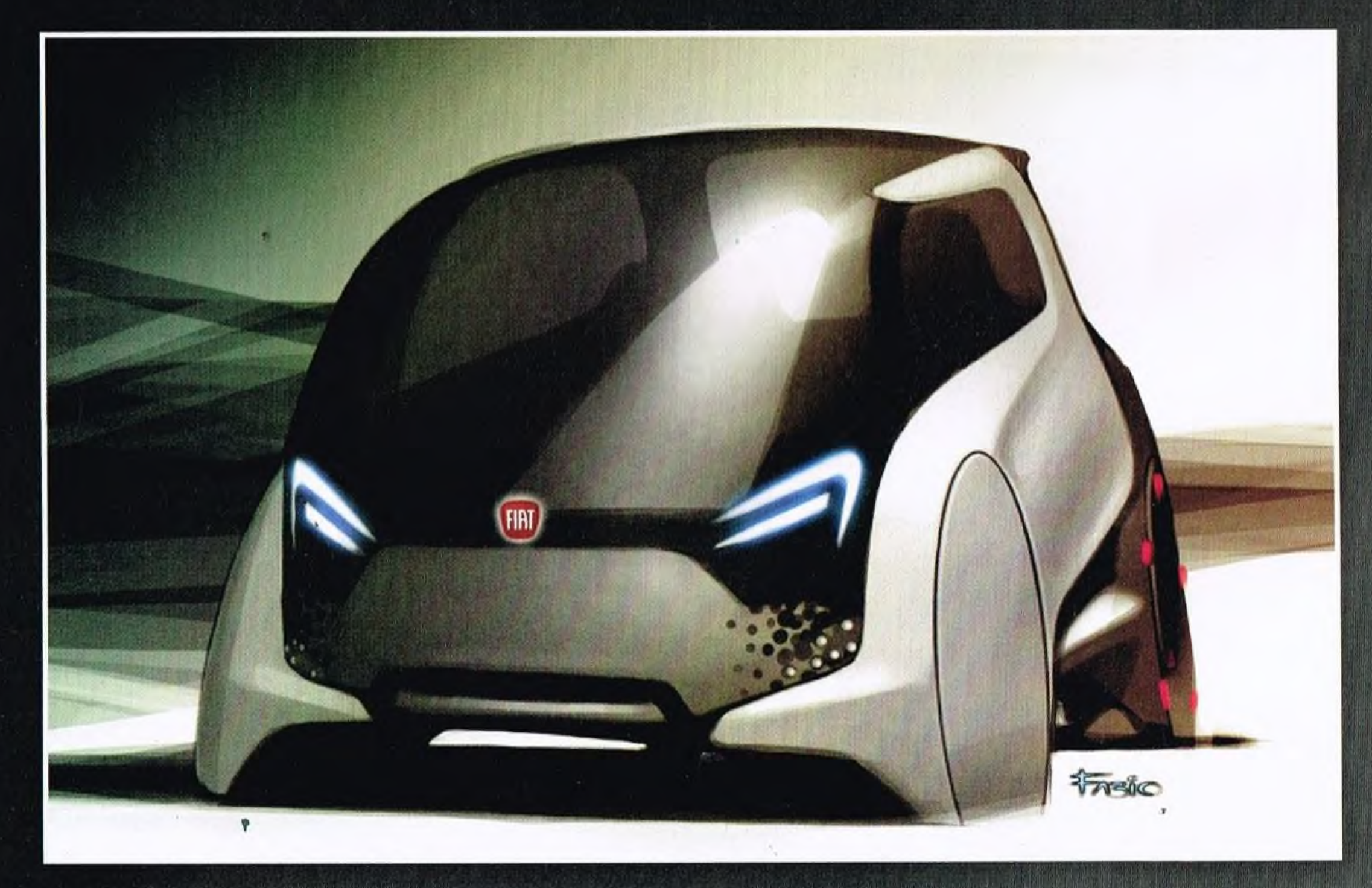
LA MIRADA DE LOS INTERNAUTAS

Fiat abrió las redes sociales y más de dos millones de consumidores y seguidores de la marca ayudaron a crear este innovador prototipo. Un vehículo compacto y de "estilo clean, minimalista y funcional", según los diseñadores.

Cuando se esperaba el nuevo siglo, el mundo sabía que algo (o mucho) iba a cambiar. Y poco tiempo después, tanto fue lo que pasó que un batallón de internautas ya es parte del diseño de un vehículo. Impensado en otras épocas, hoy una realidad.

Un vehículo compacto, urbano, con conectividad multimedia e infotainment, fácil de estacionar y con cero emisiones contaminantes. Estos fueron los lineamientos de los más de dos millones de internautas de 160 países que visitaron el portal www.fiatmio.cc , para ayudar a la marca a diseñar el Fiat Mio, vehículo de innovación abierta que inspiró este Fiat Concept Car III, o FCCIII. Se recibieron más de 10.000 ideas que colaboraron al desarrollo de este Concept car, delineado finalmente por un equipo de diez profesionales que interactuaron con los cibernautas y aprobaron el trabajo final.

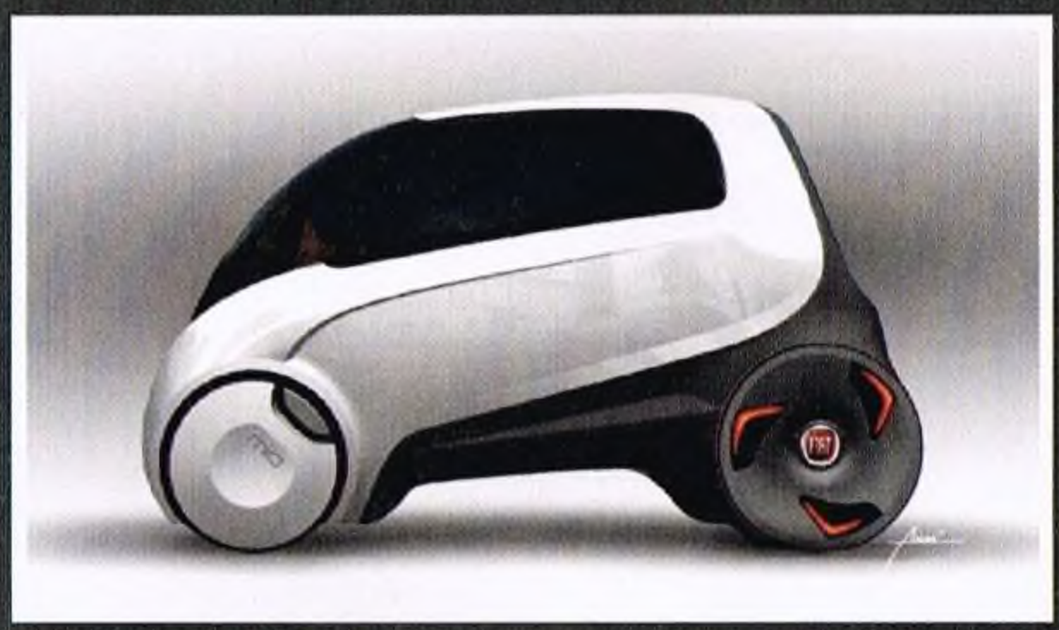
La línea de diseño elegida se caracteriza por un estilo "clean, minimalista y funcional", en el que se destaca una gran área vidriada. Los contrastes entre el lateral, el área de los vidrios y la parte trasera modular le confieren una imagen de robustez. Las llantas de este Concept están selladas por grandes cubre llantas, clara evidencia de la búsqueda por mejorar la aerodinámica del auto. Para su interior, una ambientación tipo "lounge", poco visto y fuera de lo tradicional. Interfaces y "gadgets" de información y entretenimiento están ergonómicamente accesibles y en otra escala. Respondiendo a la propuesta de conectividad por vías inteligentes, los asientos fueron concebidos como sillones y el volante gana otras formas y funciones, dándole al usuario la sensación de estar al mando y con todo bajo control. La propuesta del diseño interior fue elegida para proporcionar el mayor espacio y confort posibles para dos personas. Compacto al extremo, las dimensiones del vehículo son 1.560 mm de ancho, 1.530 mm de alto y 2.500 mm de largo.

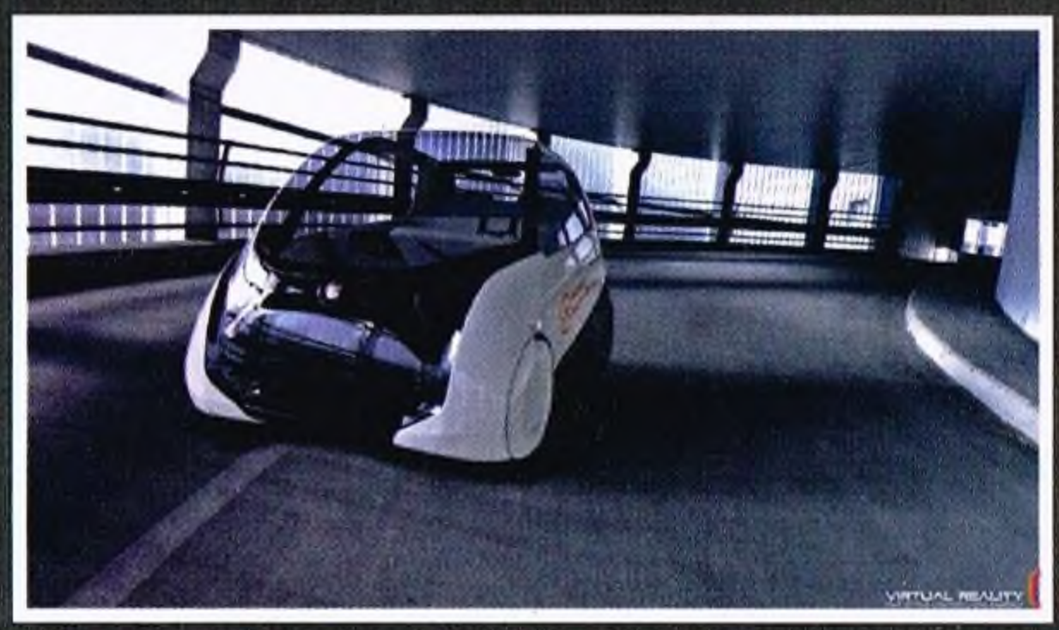


FIAT 500 COUPÉ ZAGATO

PEQUEÑO GIGANTE

Sin dudas, la llegada del nuevo 500 generó una revolución en Fiat y en el mundo automotriz. La casa italiana, además, produjo sobre este modelo un universo de nuevos diseños, para todos los gustos, para todas las necesidades. Sobre la plataforma de los prototipos, a este pequeño deportivo se lo vio por primera vez en el Salón del Automóvil de Ginebra de 2011. Gracias a un diseño extremo, la caída del techo se profundiza y esto decanta en un aspecto más deportivo y dinámico. A tal punto impactó el 500 Coupé Zagato, que directivos de la marca confiaron su fabricación en serie. Es un eslabón más para esta cadena exitosa de versiones del Cinquecento que, teniendo en cuenta los mercados europeos, se comercializa en opciones cabrio (500C), monovolumen (500L), monovolumen largo (500XL), crossover (500X) y eléctrico (500 Elettra EV).





Pasión por el "Fitito"

Nació hace más de una década en Mar del Plata, y pronto esparció filiales por todos lados. Desde Salta hasta Puerto Madryn, desde Mendoza hasta Rosario, son los fanáticos de un pequeño amado como pocos.

El Fiat 600 Club, que ya lleva más de una década de existencia, tiene filiales por todo el país. Sin embargo, su origen tuvo lugar en la ciudad de Mar del Plata. Fue el 17 de septiembre de 2001, cuando Ariel Rodríguez y Jessica Barragán tomaron la decisión de conformar un ámbito que nucleara a los fanáticos del emblemático modelo de la marca de origen italiano.

Nacido a orillas del mar Argentino, hoy el club está presente en todo el territorio nacional, desde la ciudad capital, Buenos Aires, hasta Puerto Madryn, en la Patagonia, pasando por La Plata, Concepción del Uruguay, Coronel Pringues, Curuzú Cuatiá, Tres Arroyos, Bahía Blanca, Salta, Mendoza, Rosario, Santa Fe, Tucumán y Venado Tuerto. En cada una esas localidades se realizan reuniones mensuales y distintas actividades coordinadas por su respectivo encargado.

El Fiat 600 Club debe su continuo crecimiento, en gran parte, a su sitio web y a su foro, que posibilitan que miles de personas, no sólo de la Argentina, sino del mundo entero, estén en contacto con quienes aman al "Fitito" por estas latitudes. A partir de Internet sus socios comienzan a contactarse para luego encontrarse con sus vehículos. El sitio, que lleva acumuladas más de

750 mil visitas y cuyo récord de un solo día fue de 2.453 entradas, tiene diferentes secciones. Navegándolas, el visitante puede ver las fotos de los asociados, conocer la historia del 600 y de la marca deportiva Abarth, leer anécdotas, recibir consejos y conocer las filiales.

Los requisitos para asociarse son muy simples: poseer un Fiat 600 sin importar el estado del mismo, qué modelo sea ni el lugar donde resida. Lo que se pide es enviar una o más fotos del vehículo por correo electrónico o a través del formulario de inscripción disponible en el sitio. Pero quien quiera asistir directamente a alguna reunión, puede hacerlo e inscribirse allí mismo.

El encuentro supremo anual es el denominado "Nacional": se elige una sede y hacia allí rumbean todos los "Fititos". A esa ocasión llegan socios de todas partes del país para ofrecer una gran exposición con los autos de todas las filiales. También se realiza la recolección de alimentos que luego son donados a diferentes comedores y hogares infantiles.

En la actualidad la presidencia del club está a cargo de José Salcedo, a su vez el encargado de la filial Buenos Aires. Pero es permanente el apoyo del fundador Ariel Rodríguez, del secretario general, Rubén Romero, y del coordinador de Filiales, Alejandro Campagnola. Son sólo las caras visibles de una cantidad de gente que día a día trabaja para mantener la vitalidad de un grupo de aficionados que siente pasión por el "Fitito".

▶ *Reunión en la ciudad de Olavarría, provincia de Buenos Aires, en 2004.*

▶ *Los 600 en el "Encuentro nacional anual" del club, en 2011, que tuvo lugar en Venado Tuerto.*

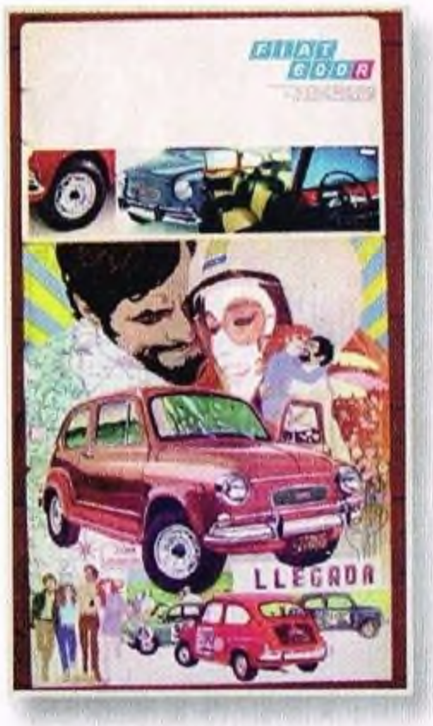
▶ *Las trompas de los "Fititos" posan en un evento que tuvo lugar en Buenos Aires.*

▶ *En 2012 Mendoza fue sede de uno de los encuentros del club.*

www.fiat600club.com.ar

Los compran tres de cada diez

Con esa frase Fiat promocionaba sus modelos, entre los que se destacaba el 600. Hacía referencia a que un 30% de los compradores de autos terminaban en los concesionarios optando por los suyos, mientras que el resto (7 de cada 10) repartía sus preferencias entre otras seis marcas. Con una vasta trayectoria en la Argentina, Fiat siempre fue sinónimo de movilidad para las masas.



AGRADECIMIENTOS

› Fiat 600 Club de Argentina (José Salcedo, Alberto Turina, Ernesto Aldecader, Andrés Avila, Fede Feldman, Omar Pereyra Perviu y Pablo Tannuré), Fiat Argentina, Cristiano Rattazzi, Javier Vernengo, ADEFA y archivo fotográfico Clarín. Algunas imágenes fueron tomadas de revistas de la época.

Clarín

Directora
Ernestina Herrera de Noble
Editor General
Ricardo Kirschbaum

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS

Editor General de Revistas y Proyectos Especiales
Norberto Angeletti
Editor Jefe de Proyectos Especiales
Alejandro Prosdocimi
Editor de Proyectos Especiales
Fernando Muñoz Pace
Asesoramiento
Suplemento Deautos de Clarín
Editor Jefe
Victor Russo
Con Diego Geddes, Gastón Leturia y Hernán Oliveri
Jefe de Arte
Jorge Doneiger

STAFF BYD
Realización
ByD Contenidos Editoriales S.A.
www.bydcontenidos.com.ar
Editor Responsable
Luis Diéguez

Diéguez, Luis Alberto
Los autos que enamoraron a los argentinos / Luis Alberto Diéguez ; edición literaria a cargo de Alejandro Prosdocimi. - 1a ed. - Buenos Aires : Arte Gráfico Editorial Argentino, 2013.
518 p. ; il. ; 28x21 cm.
ISBN 978-987-07-2522-0
1. Automóviles . I. Prosdocimi, Alejandro, ed. lit. II. Título
CDD 629.209 82
Fecha de catalogación: 24/07/2013

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS

Clarín

GENERACIONES ENTERAS APRENDIERON A MANEJAR CON ÉL. PEQUEÑO, CON FORMAS REDONDEADAS Y UN PARTICULAR MOTOR TRASERO, EL "FITITO" FUE UN COCHE QUE SE HIZO VER, RESPETAR Y QUERER.